

8. Der Bau der Landesbahn Ernstbrunn-Mistelbach-Hohenau

Schon von Beginn an war es geplant, die von Korneuburg kommende Bahnlinie über Mistelbach bis nach Hohenau zu verlängern, um dort einen Anschluß zur Kaiser Ferdinand-Nordbahn zu erlauben. Die erstmalige Bewilligung zur Durchführung der technischen Vorarbeiten für den Teil Mistelbach-Hohenau durch das Handelsministerium erfolgte am 31. Dezember 1896.

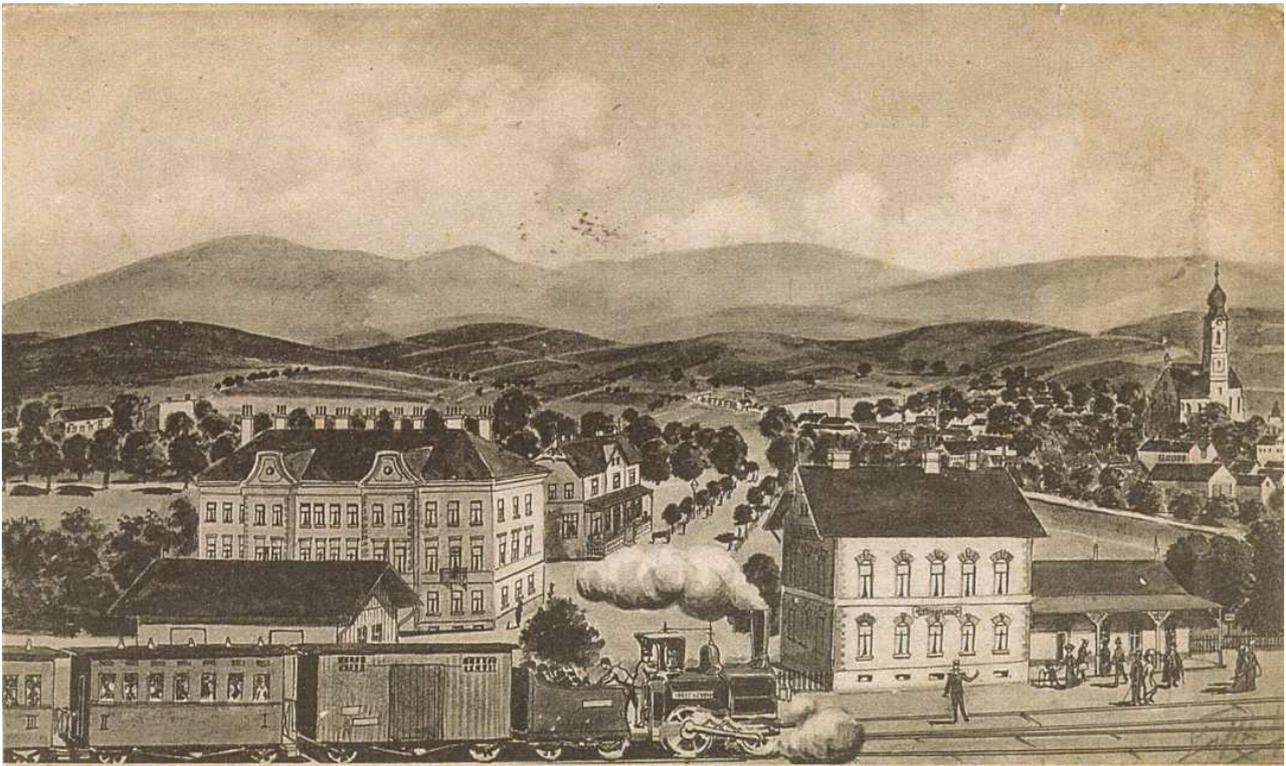


Die Station Niederleis. Interessant ist das Datum, der 22.10.1906, also ein Monat vor der Eröffnung der Bahnlinie! (Foto: ABSV Mistelbach)

Bald darauf konnten auch schon Aktien gezeichnet werden. Der „Bote aus Mistelbach“ berichtet am 1. Februar 1898 von einem erfreulichen Fortgang bei der Zeichnung von Aktien, besonders die Landgemeinden an der Strecke hätten bereits bedeutende Beträge gezeichnet. Allerdings wird im selber Artikel auch der Hoffnung Ausdruck verliehen, dass der Anteil der beiden Gemeinden an den Endpunkten der Strecke *„nicht unter jenem Betrage, welcher auf dieselben im Verhältnis zur Zeichnung durch die Landgemeinden entfällt zurückbleiben wird, da diese sicherlich am Zustandekommen der Lokalbahn das größte Interesse haben und ihnen die Beschaffung des gezeichneten Actien-Capitals viel leichter ist, als den auf den Ertrag der Landwirtschaft angewiesenen Landgemeinden“*...

Weitere Vorarbeiten wurden dann ab 1903 gemacht, aber da wäre dann fast ein Schlamassel passiert... In der amtlichen Mitteilung des k.k. Eisenbahnministeriums zur Genehmigung der technischen Vorarbeiten durch den n.ö. Landesausschuß, abgedruckt im „Bote aus Mistelbach“ vom 9. Jänner 1903, war von einer *„schmalspurigen Localbahn“* die Rede. Eine Woche später wurde der Irrtum dann richtiggestellt, und

daher können heute Züge von Korneuburg bis Mistelbach fahren, ohne dass die Fahrgäste umsteigen müssen...



Der Landesbahnhof Mistelbach auf einer Ansichtskarte (Quelle: Mistelbacher Museumsarchiv)

Am 8. März 1906 schreibt das Amtsblatt der k.k. Bezirkshauptmannschaft Mistelbach: *„Mit der Konzessionsurkunde vom 15. Februar 1906 wurde dem n.ö. Landesausschusse die erbetene Konzession zum Baue und Betriebe einer als normalspurigen Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn zwischen der Station Ernstbrunn der Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn über Mistelbach bis zur Station Hohenau der k.k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit einer Abzweigung von Dobermannsdorf nach Poysdorf erteilt“*

Und am 26. November desselben Jahres steht darin zu lesen: *„Das vom k.k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 10. November 1903 anher geleitete generelle Projekt für eine normalspurige Lokalbahn von Ernstbrunn über Mistelbach nach Hohenau nebst einer Zweiglinie nach Poysdorf (...) wurde zur allgemeinen Einsicht bei der k.k. Bezirkshauptmannschaft Mistelbach aufgelegt“*

Die Finanzierung sollte ebenfalls durch Aktien erfolgen, doch dürfte das hier nicht ganz reibungslos abgelaufen sein, wie man am 16. Mai des Jahres 1913 im Mistelbacher Boten lesen konnte: *„Interpellation der Abgeordneten Josef Bogendorfer und Genossen an den niederösterreichischen Landesausschuß über die Konstituierung des Verwaltungsrates, über die Ausgabe der Stammaktien und über die Beendigung der Grundablösungsangelegenheiten von den bereits vor Jahren eröffneten Lokalbahnlinien Ernstbrunn-Mistelbach-Hohenau, Mistelbach-Gaunersdorf, Zistersdorf-Dobermannsdorf-Poysdorf. Zu den angeführten Linien haben zirka 25 Gemeinden und eine Anzahl Interessenten Beitragsleistungen in der Form von Stammaktien zu je 400 Kronen gezeichnet und dürfte sich die Höhe dieser Zeichnungen von 6000 Kronen bis über 70000 Kronen pro Gemeinde belaufen.“*

Die gezeichneten Beträge wurden mit den schärfsten zu Gebote stehenden Mitteln noch in den Jahren 1906 und 1907 eingehoben; es haben aber bis heute weder die Gemeinden, noch die Interessenten außer dem Postscheck, wenn derselbe nicht vielleicht schon verloren gegangen ist, über die geleistete Zahlung nichts in den Händen, denn die zugesagten Stammaktien wurden bis heute noch nicht ausgefolgt. (...)“

Auch die Ablösen für die zum Zwecke des Bahnbaues enteigneten Grundstücke waren noch nicht ausbezahlt worden. Wie daraufhin vom Eisenbahnreferenten des Landesausschusses, Herrn Sturm, ausgeführt wurde, „war die Konstituierung jener Aktiengesellschaft noch während der Bauphase in Angriff genommen worden. Zur selben Zeit mußte allerdings die bauausführende Firma, nämlich die „Aktiengesellschaft für Elektrotechnische Unternehmungen in München“ infolge materieller Schwierigkeiten von der Bauvollendung Abstand nehmen und der Landesausschuß sah sich gezwungen, die Arbeiten in eigener Regie weiterzuführen.



Vertragsgemäß hätte die Baufirma die gesamten Prioritätsaktien der genannten Lokalbahnen (...) übernehmen sollen. Infolge ihres Rücktrittes vom Bau war die Firma aber nicht in der Lage, diesen Erwerb durchzuführen, und war der Landesausschuß gezwungen, um die Forderungen der heimischen Lieferanten an die in Schwierigkeit befindliche Baufirma zu befriedigen, die von der Baufirma erworbenen Ansprüche auf Prioritätsaktien zum Kurse von 30% zu erwerben.“

Durch diese Transaktion stimmte nun natürlich der Nennwert nicht mehr mit dem eingezahlten Kapital überein und es hätte einer Gesetzesänderung bedurft, um die Aktiengesellschaft doch noch konstituieren und in Folge die Aktien ausgeben zu können. Die verhinderten Aktienbesitzer wurden aber getröstet:

(Aktie: Dkfm. Geerkens)

Aus naheliegenden Gründen kann an dieser Stelle nur eine Prioritätsanleihe der Strecke Korneuburg-Ernstbrunn gezeigt werden...

„...Dazu kommt noch, dass diese Lokalbahnen bisher keinen Reingewinn abgeworfen, sondern im Gegenteil einen jährlichen Landeszuschuß beansprucht haben, so dass auch aus dem Mangel an Aktienbesitz die Aktienzeichner kein Gewinnentgang trifft.“



Vielleicht waren die Turbulenzen um die Grundablösen auch der Auslöser für diese kurze Notiz im „Amtsblatt der k.k.BH Mistelbach“ vom 10.August 1905: „Infolge einer Anzeige der Bauunternehmung der Eisenbahn Ernstbrunn-Mistelbach-Hohenau wird in Erklärung gebracht, dass die Grundeigentümer nicht berechtigt sind, Pflöcke, welche zur Bezeichnung der Bahnrichtung dienen, zu entfernen. Da hierdurch die Bauarbeiten besonders erschwert und verzögert werden, ergeht an die Bevölkerung die Aufforderung, alle Handlungen, welche den Bahnbau behindern und erschweren, im öffentlichen Interesse zu unterlassen.“

Die Bahnstrecke selbst wurde aber dennoch in einem verhältnismäßig kurzem Zeitraum fertiggestellt. Erwähnenswert ist, dass man beim Bau, unweit des Lagerhauses in Mistelbach, ein Keltengrab entdeckte. Leider wurde das darin be-

findliche Skelett eines Mädchens bei den Bauarbeiten zerstört, erhalten blieb aber ein kleines Tongeschirr mit Knochen von Hühnerflügeln, wohl als Verpflegung für die Reise ins Jenseits gedacht... Außerdem befand sich darin ein Armband aus Bronze draht, vermutlich ihr Lieblingsgegenstand. Beides war im Mistelbacher Heimatmuseum ausgestellt. Leider wurde das Museum vor Jahren aufgelöst, heute kümmert sich eine kleine Gruppe engagierter Pensionisten um die zahlreichen Exponate, die derzeit in verschiedenen Orten ausgelagert sind.

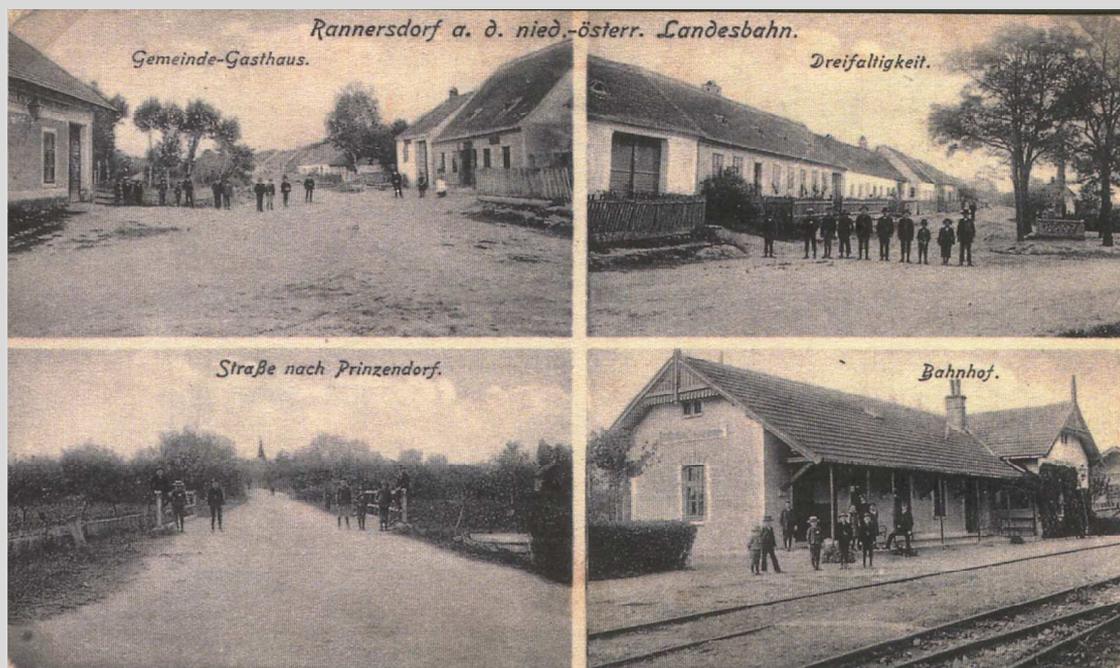


Der Bahnhof Dobermannsdorf, um 1909

(Ansichtskarte: Mag.Wallisch)

Ein interessanter Bericht über den Bau der Bahn findet sich in der Prinzendorfer Pfarrchronik:

Dieses Jahr ist für die hiesige Gegend denkwürdig wegen des Eisenbahnbaues durch das Thayatal. Schon zwanzig Jahre wurde von dieser Bahnlinie gesprochen, bis der NÖ Landesauschuß vor fünf Jahren sie beschlossen und im heurigen Jahre ausführen ließ. Der Bau wurde einer Bayerischen Firma übertragen. Im März wurde mit den Erdarbeiten durch ungarische Arbeiter begonnen. Die hiesigen Grundbesitzer fällten dabei wieder mehrere hundert Bäume (Weiden, Pappeln), da die Bahn durch die Auen von Ebersdorf und Rannersdorf in der Nähe des Halbäckers geführt wurde. Dadurch verlor das Zayatal viel Holz, denn gepflanzt wird nichts mehr, wohl aber wurden die trockenen Wiesen unter den Pflug genommen und zu Ackerflecken umgestaltet. Die Station der Eisenbahn wurde zwischen den beiden Orten Prinzendorf und Rannersdorf recht nahe zum Orte angelegt, von dem Maurermeister Käring aus Mistelbach gebaut.



Es wurden bei der Station drei Geleise gelegt und auch ein Wasserreservoir errichtet. Im September war der Bau vollendet. Leider war auch an Sonntagen gearbeitet worden, weshalb Gott auch während der Bauzeit einen Zusammenstoß zweier Schotterzüge bei Neusiedl zuließ, wobei drei Arbeiter das Leben einbüßten. In der Nähe der Mühle wurden altertümliche Funde gemacht, bei der Erdausgrabung zu der Bahn. Vor der Mühle wurden vier Bronze-Sicheln gefunden, des zweiten Jahrhunderts angehörig, und am Fuße des ... Eisengeräte: Pflugscharen, Hacken, Ringe, vier Steigbügel u.A. aus dem Mittelalter. Die Funde kamen auf meine Intervention in das Museum in Wien. (...)

Es verkehrten gleich anfangs vier Züge von Mistelbach nach Hohenau und vier zurück, und die Frequenz war besonders gegen Mistelbach eine so starke, dass während des ersten Vierteljahres die Zahl 1000 auf der Linie Prinzendorf-Mistelbach überschritten wurde. Das Stationsgebäude ist aber zu klein, da ein Eisenbahnbeamter und ein Restaurateur (Restaurant) darin nicht Platz haben.

Die Gemeinde Prinzendorf hat Aktien um 54.000 Kronen von der Landesbahn übernommen, welcher Betrag bei der Landeshypothekenbank aufgenommen werden muß, woraus eine Gemeindeumlage von 50% resultierte. Die Pfarre trägt daher zur Bahn redlich bei. Außerdem wurden fünf Pfarrwiesen von der Bahn durchschnitten. Wie sich die Ablösung der Gründe gestalten wird, ist noch nicht bekannt.

(Dechant Franz S. Riedling, (Prinzendorfer Pfarrchronik, S. 87 ff.)

9. Der Bau der Strecke Gänserndorf-Gaunersdorf-Mistelbach

Bereits im Jahre 1895 hatte die Gemeinde Mistelbach um den Bau einer Lokalbahnlinie von Mistelbach nach Gänserndorf ersucht. Der Bauantrag für die Strecke von Gänserndorf über Pyrawarth nach Gaunersdorf wurde schließlich im Jahr 1898 gestellt. Der Name „Gaunersdorf“ kommt übrigens von „Gunesdorf“ (vermutlich nach dem Gründer: Dorf des Guni), und wurde erstmals im Jahr 1236 urkundlich erwähnt. Gaunersdorf hat sich aus naheliegenden Gründen im Jahre 1917 in Gaweinstal umbenannt.



Quelle: Dkfm. Geerkens, Wien)

Ein Bericht des N.Ö. Landtags von 1897 beurteilte die zu erwartenden Einnahmen durch den Lokalverkehr übrigens eher skeptisch, aber letztlich gab doch die als notwendig erachtete Erschließung dieser Gegend den Ausschlag, die Bahn zu errichten.

Im Technischen Bericht für den Bau dieser Bahnlinie wird gefordert: Die Kronenbreite beim Unterbau sollte mindestens 4 Meter betragen. Für den Oberbau sollten Flußstahlschienen der Form XXIV der k.k. Staatsbahnen mit einem Metergewicht von 26 kg verwendet werden und 13 Schwellen auf neun Meter Schienenlänge. Der Abstand der 2,4 m langen Schwellen durfte nicht breiter als 72 cm sein. Tannen- und Fichtenholz waren als Material ausgeschlossen, ansonsten war eine Genehmigung durch das k.k. Eisenbahnministerium einzuholen. Außerdem sollte die Strecke eine Telephonleitung erhalten.

(Textquelle: „Die Niederösterr. Landesbahnen“, W.Hufnagl)



Eröffnung der Lokalbahn Gänserndorf - Gaunersdorf am 5. Juni 1903

Unter anderen nahm an der Eröffnung auch der Eisenbahnminister von Wittek, der Statthalter Graf Killmannsegg und der Bürgermeister von Wien Dr. Carl Lueger teil. Rechts im Vordergrund der Postenkommandant der k. k. Gendarmerie in üblicher Uniform mit Federhut. (Quelle: *Gemeindechronik Gänserndorf*, Frau Silvia Klose)

Nun sollte aber auch noch die verbliebene Lücke von 12 km Länge bis nach Mistelbach geschlossen werden.

Das Amtsblatt der k.k. Bezirkshauptmannschaft Mistelbach schreibt am 28. Dezember 1895: „*Das k.k. Eisenbahn-Ministerium hat auf Grund der mit den beteiligten Ministerien gepflogenen Einvernehmen dem n.ö. Landesausschusse die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit Dampfkraft zu betreibende Lokalbahn von der Station Gaunersdorf der Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf über Atzelsdorf-Höbersbrunn und Paasdorf nach Mistelbach zum Anschluß an die projektierte Lokalbahn Ernstbrunn-Mistelbach-Hohenau ... erteilt.*“

Im Dezember 1905 wurde vom k.k. Eisenbahnministerium der Auftrag zu Errichtung der normalspurigen Lokalbahnlinie von Mistelbach nach Gaunersdorf zu der 1903 eröffneten Linie Gänserndorf - Gaunersdorf erteilt.

Eröffnet wurde die Strecke dann am 15. November 1906, gemeinsam mit jener von Ernstbrunn nach Hohenau.

10. Mistelbach wird Bahnknotenpunkt!

Am 14. November 1906 wurden die Strecken Ernstbrunn - Mistelbach - Hohenau bzw. zwischen Mistelbach - Gaunersdorf feierlich eröffnet. Einen Tag später wurde offiziell der Betrieb aufgenommen. Die Kinder hatten an diesem Tag schulfrei, um ihnen die Teilnahme an den Feierlichkeiten zu ermöglichen.



Bahnnachrichten

Niederösterreichische Landesbahnen

Eröffnung der Lokalbahn von Ernstbrunn über Mistelbach nach Hohenau und der Lokalbahn Mistelbach-Gaunersdorf. Am 15. November wurden die normalspurige Lokalbahn Ernstbrunn-Mistelbach-Hohenau mit den Stationen bzw. Haltestellen Niederleis (Station), Grafensulz (Hst.), Schletz (Hst.), Asparn/Zaya (Station), Mistelbach

Lokalbahn (Station)... dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Stationen sind für den Gesamtverkehr, die Haltestellen für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eingerichtet. Den Betrieb führt das niederösterreichische Landeseisenbahnamt. (Quelle: A. Jirout)

Die Ehrengäste kamen mit einem Schnellzug der Nordbahn in Hohenau an und begaben sich über die festlich geschmückten Wege zum Lokalbahnhof. Es wurden Reden gehalten, der Gesangsverein von Hohenau sang unter Chorleiter Knischek einen schönen, auf das Fest bezughabenden gemischten Chor, worauf der Zug mit der festlich aufgeputzten Lokomotive unter Trompetenschall aus dem Bahnhof dampfte.

„Der Eröffnungstag war von herrlichstem Wetter begünstigt. Die Bewohner der an dieser neuen Bahn liegenden Orte erkannten vollauf die wichtige Bedeutung des neuen Schienenweges und gaben ihrer Freude darüber durch festliche Schmückung der Stationsgebäude, sowie durch Beflaggung der Häuser beredten Ausdruck. Auf allen Stationen, die der Eröffnungszug berührte, waren zur Begrüßung die Vereine ausgerückt, die Schuljugend und die Bewohnerschaft bildeten Spalier, mit Musikklängen sowie unter Hochrufen und dröhnenden Pöllerschüssen wurde bei seiner Ankunft der einfahrende Zug überall empfangen.“ (Karl Fitzka)

In allen Stationen wurde der Festzug von der Bevölkerung freudig begrüßt, Blumensträuße wurden überreicht und Gedichte aufgesagt. In Hauskirchen waren am Bahnsteig sogar Teppiche aufgebretet worden, und eine Reihe von Ehrenjungfrauen erwartete den Zug.

Als Beispiel soll der Empfang in Ebersdorf geschildert werden, wie er in der Schulchronik überliefert ist: *„Am 14. November 1906 wurde die niederösterreichische Landesbahn, Strecke Ernstbrunn - Mistelbach - Hohenau eröffnet und dadurch einem dringenden Bedürfnisse der hiesigen Bevölkerung abgeholfen, welche unter der früheren Exponiertheit der Gemeinde viel zu leiden hatte. Zu dieser Feier rückte die gesamte Schuljugend mit Fahnen, der Lehrkörper, die Gemeindevertretung, Ortsschulrat und Feuerwehr aus. Nach einer von Herrn Bürgermeister Matzka gehaltenen An-*

sprache, welche von Herrn Prälat Dr. Scheicher beantwortet wurde, verließen die hiesigen Teilnehmer den geschmückter Festplatz, während der Bürgermeister und Oberlehrer, als Gäste des niederösterreichischen Landesauschusses an den weiteren Eröffnungsfeierlichkeit, sowie am Festbankette in Mistelbach teilnahmen.

In Folge der nun herrschenden günstigen Verkehrsverhältnisse wurde in der Gemeinde eine Milchgenossenschaft gegründet und ein hübsches, der Gemeinde zur Zierde reichendes Gebäude unweit der Haltestelle erbaut und mit der Lieferung der Milch an die niederösterreichische Genossenschaftsmolkerei in Wien am 1. Dezember begonnen.“

„Auch Mistelbach hatte sich zur Begrüßung herausgeputzt. In der Zufahrtsstraße zum Lokalbahnhof war eine mit Tannenreisig umgebene Triumphpforte errichtet worden. Das Stationsgebäude war schön dekoriert. Am Bahnhof erwartete eine große Menschenmenge den Zug. Die Feuerwehr unter Michael Eibl und der Militärverein unter Michael Heindl waren ausgerückt. Die Schulkinder, Propst Binhack, und die meisten Beamten der Behörden hatten sich eingefunden. Unter den lustigen Weisen der Veteranenkapelle und dem Jubel der angesammelten Menge fuhr der Festzug in die Station ein, die Pöller am Kirchenberg krachten!



Ankunft des Festzuges am 14. Nov. 1906 im Landesbahnhof Mistelbach

Bild- und Textquelle: „Geschichte der Stadt Mistelbach“ von Karl Fitzka, Museumsarchiv

Pünktlich um 11:45h traf der Zug am Mistelbacher Lokalbahnhof ein. Nach Begrüßung der hohen Fahrgäste durch Bürgermeister Freund und einigen Ansprachen, in der die aufblühende Stadt Mistelbach als Knotenpunkt der Bahnlinien gewürdigt wurde, wurde noch die Volkshymne gesungen und ein dreifaches "Hoch" auf den

Kaiser angebracht. Die Schülerinnen der Bürgerschule trugen das Lied "Mein Österreich" unter dem Bürgerschulleiter Blaimschein mustergültig vor.

Nach kurzem Aufenthalte wurde die Fahrt nach Gaunersdorf (Gaweinstal), der zweiten neuen Bahnstrecke, fortgesetzt. Auch hier herrschte auf allen Stationen regstes festliches Treiben (...) Nunmehr ging die Fahrt wieder nach Mistelbach zurück, von wo aus die Befahrung der dritten, neuen Linie Mistelbach – Ernstbrunn erfolgte. Die Strecke bot das gleiche festliche Bild wie die vorherigen Linien.“ (Karl Fitzka)



Das Festkomitee in Mistelbach (Quelle: Heimatmuseum Mistelbach)

Karl Fitzka beschreibt die Strecke zwischen Ernstbrunn und Mistelbach in seinem „Mistelbacher Heimatbuch“ sehr treffend: „...*Es ist vorwiegend Ackerland, durch das uns der neue Schienenweg führt und das einem riesigen braunen Teppich gleich mit eingewebten grünen Streifen (den Wintersaaten) vor unserem Auge weithin ausgebreitet liegt. Aber auch an landschaftlicher Schönheit fehlt es an einzelnen Punkten nicht, so z.B. zwischen Ernstbrunn und Niederleis, wo die Bahn durch einen tiefen Einschnitt den Ernstbrunner Forst teilt. Und darunter verstreut auf der ganzen Strecke viele Ortschaften, deren schmucke Kirchentürme von der Ferne grüßen, dort imposante Schlösser, der Sitz edler Geschlechter, da wieder kündeten uns rauchende Fabriksschloten, dass auch auf industriellem Gebiete etwas geleistet wird, weiterhin schweift der Blick über Weingärten, Steinbrüche oder Kalköfen. Rund herum gesundes, arbeitsfreudiges Leben.*“

„In Asparn an der Zaja gab es einen besonders herzlichen Empfang. Hier hatten die wackeren Damen von Asparn ein reichhaltiges Büffet am Bahnhofe errichtet und boten den Festteilnehmern Erfrischungen an.“

Aber auch in den anderen Stationen entlang der Strecke, in Schletz, Grafensulz und Niederleis hatten sich Bürgermeister, Oberlehrer, Feuerwehr und Veteranenvereine versammelt, um den Festzug feierlich zu begrüßen. Der dekorierte Festzug rollte um 15 Uhr mit den Festgästen in den Bahnhof Ernstbrunn ein. Der Bahnmeister und Reichstagsabgeordnete Josef Reidinger (Ernstbrunn) begrüßte die Ehrengäste, darunter den Statthalter Graf Kielmannsegg, den Landmarschall Abt Frigidan Schmolk, den Mistelbacher Bezirkshauptmann Baron Klezl von Norberg und viele andere. Weißgekleidete Mädchen überreichten Blumensträuße. Am Schluss wurde von allen die Volkshymne gesungen.

Nach ungefähr 15Min. fuhr der Zug mit den Festgästen nach Mistelbach zurück. Dort kam er um halbfünf an, die Gäste stiegen aus und zogen unter den Klängen der Veteranenmusikkapelle zum Hotel Rathaus, gefolgt von einer großen Menschenmenge. Hier gab es ein Festbankett, und auf der Galerie spielte die Musikkapelle des 99. Infanterie-Regimentes aus Znaim. In drei langen Reihen im Hauptsaal und einer Tischreihe im Nebensaal war für 160 Personen gedeckt. Der Saal war mit einem Bild des Kaisers und mit Fahnenstoffen geschmückt.

Mistelbach—Hohenau.											
Mistelbach—Hohenau.						Hohenau—Mistelbach.					
G.-Z.	P.-Z.	G.-Z.	MWZ	G.-Z.	M.-W.	S t a t i o n e n	M.W	G.Z.	P.-Z.	G.Z.	MWZ
457	415	453	433	431	439		432	458	416	454	434
Früh	Früh	Mttg.	Nm.	Abd.	—		Frh.		Vm.	Nm.	Abd.
—	7.34	12.35	5.20	7.56	—	ab Mistelbach L. B. . . . an	7.10		11.20	4.59	9.04
—	7.49	12.53	5.36	8.13	—	↓ Wilfersdorf-Hobersdorf . . . ↑	6.56		11.07	4.45	8.52
—	7.57	1.01	5.44	8.22	—	↓ Bullendorf . . . ↑	6.48		11.00	4.35	8.46
—	8.03	1.08	5.50	8.30	—	↓ Ebersdorf (P. H.) * . . . ↑	6.41		10.53	4.26	8.39
—	8.11	1.17	5.56	8.40	—	↓ Prinzendorf-Rannersdorf . . . ↑	6.36		10.49	4.21	8.35
—	8.23	1.29	6.08	8.53	—	↓ Hauskirchen . . . ↑	6.25		10.37	4.08	8.23
—	8.32	1.40	6.18	9.04	Abd.	↓ Neusiedl-St. Ullrich . . . ↑	6.13	Vm.	10.29	3.57	8.14
7.00	8.40	1.46	6.24	9.10	11.00	↓ Dobermannsdorf . . . ↑	6.01	8.39	10.18	3.38	7.59
7.15	8.55	2.10	6.46	9.33	11.15	an Hohenau L. B. . . . ab	5.46	8.24	10.03	3.23	7.44
Früh	Vrm.	Nm.	Nm.	Abd.	Abd.	• MW ⇌ Motorwagen.	Frh.	Vm	Vm.	Nm.	Abd.
Anschluss Hohenau—Lundenburg—Eisgrub.											
	9.51	12.06	3.05	6.19	8.21	ab Hohenau . . . an	3.04	8.04	12.57	3.47	5.47
	10.17	12.31	3.30	6.47	8.47	an Lundenburg . . . ab	2.34	7.44	12.38	3.20	5.20
	—	2.23	5.54	—	9.56	an Eisgrub . . . ab	—	6.42	11.36	—	2.51
	Vrm.	Nm.	Abs.	Abs.	Abs.		Frh.	Frh.	Vm.	Nm.	Nm.

Für die mit * bezeichnete Haltestelle findet die Fahrkartenausgabe im Zuge statt.

Fahrplan von 1911 (Quelle: Heimatmuseum Mistelbach)

Am nächsten Tag wurde auf diesen n.ö. Landesbahnstrecken der offizielle Personen- und Güterverkehr aufgenommen. Mistelbach war damit über Nacht zu einem wichtigen Bahnknotenpunkt geworden! Die Strecke der priv.Öst.Ung.Staatseisenbahn-Gesellschaft (StEG) von Wien über Wolkersdorf nach Mistelbach und weiter über Laa nach Brünn war ja schon 1870 eröffnet worden.

Diese Landesbahnstrecken waren in verhältnismäßig kurzer Zeit errichtet worden. In Mistelbach wurde das Stationsgebäude, der Loksuppen mit einer Werkstätte, das Heizhaus sowie ein Personalwohnhaus für die Eisenbahner erbaut. Neben dem Perso-

nalwohnhaus errichtete Herr Leopold Zickl eine Bahnhof-Restaurations mit Fremdenzimmern. Von der Landesbahn wurde auch ein Verbindungsgleis zur Staatseisenbahnlinie Wien - Mistelbach - Brünn geführt. Im März 1907 wurde für die Firma Pemsel ein Petroleummagazin beim Lokalbahnhof errichtet, und im Sommer 1908 ein Motorwagenschuppen. 1909 bekam die Wasserstation eine Wasserreinigungsanlage, es wurde eine Notschmiede und ein Depotgleis gebaut, ein Bock-Kran mit 10t Traglast aufgestellt und die Reparaturwerkstätte vergrößert. Der „Bureau-trakt“ des Heizhauses erhielt ein weiteres Stockwerk. 1910 wurde die Werkstätte mit einer Räderversenkvorrichtung ausgestattet, eine Drehscheibe in Betrieb genommen und die Desinfektionsanlage ausgestaltet. 1912 wurde eine Lokomotivremise errichtet und ein Jahr später ein Flugdach zum Unterstellen von Personenwagen. Man sieht daran, welchen Aufschwung Mistelbach als Bahnknoten genommen hat!



Der Landesbahnhof im Jahre 1908. (Quelle: Heimatmuseum Mistelbach, Mistelbacher Rundschau)

Die Errichtung der Bahnlinien brachte viele Arbeitsplätze in den Bezirk und nach Mistelbach. Der Wohnungsbedarf war enorm (Bis zu 250 Eisenbahner waren zeitweise in Mistelbach stationiert!).



(Mistelbacher Rundschau–„Dokumentationsreihe alter Ansichten, Bilder u.Kommentare“)